



NOTA
Autostrada A12 Livorno – Civitavecchia
Progetto Definitivo del Completamento Rosignano - Civitavecchia

Premessa

Il completamento dell'autostrada A12 "Livorno-Civitavecchia" nasce circa quaranta anni fa, quale necessità della Nazione di completare il così detto "Corridoio Tirrenico" considerato una delle più importanti direttrici plurimodali del nostro paese, permettendo il collegamento del Nord e del Sud-Ovest d'Europa con il Mezzogiorno d'Italia.

In questi quaranta anni sono state prospettate diverse soluzioni di tracciato le quali, interessando un territorio ricco di emergenze storiche, archeologiche ed ambientali e pertanto molto particolare, sono state discusse, contrastate e più volte rielaborate.

Il Progetto Preliminare

Solo nel mese di Dicembre 2008 si è riusciti, dopo anni di confronti e con l'approvazione da parte del CIPE del progetto preliminare, a trovare una condivisione riguardo alla scelta del tracciato del "Corridoio Tirrenico". Sarà la suddetta approvazione, che è stata il punto di partenza della fase più operativa, a permettere la realizzazione dell'intervento.

L'intervento, di cui la Concessionaria è la Società Autostrada Tirrenica, va da Rosignano Marittimo, in provincia di Livorno, fino al confine con il comune di Civitavecchia, ed è complessivamente di 206 Km.

L'approvazione da parte del CIPE del progetto preliminare ha portato alla suddivisione dell'intervento in due diversi tratti:

- un tratto Nord, da Rosignano a Grosseto, in cui si prevedeva la sovrapposizione della nuova infrastruttura alla variante S.S. 1 "Aurelia", adeguandone le caratteristiche geometriche e portando la sua sezione complessiva dagli attuali diciotto metri a ventiquattro metri;
- un tratto Sud, da Grosseto a Civitavecchia, realizzata in sede propria e in parte in affiancamento alla SS1 Aurelia per la quale era prevista la trasformazione in "Strada Parco".

Prescrizioni del CIPE al progetto Preliminare

Con quest'approvazione il CIPE però, sentiti i pareri espressi dagli Enti Locali e dalle Istituzioni competenti in materia urbanistico-ambientale, fissava una serie di prescrizioni, ben 127, oltre ad alcune raccomandazioni che hanno condizionato ed orientato la successiva progettazione definitiva.



In particolare il CIPE raccomanda:

- il rigoroso rispetto delle preesistenze storico-archeologiche;
- il contenimento del consumo di territorio pregiato da un punto di vista ambientale;
- nella tratta Sud, recuperando le indicazioni provenienti dal territorio, di cercare di restare quanto più vicino all'Aurelia, se non in sovrapposizione ad essa;
- approfondire gli aspetti ambientali relativi ai sistemi idrogeologici, in particolare nelle aree in cui era prevista la realizzazione di gallerie;
- minimizzare gli impatti sugli insediamenti agricoli e le aree di valore naturalistico;
- il rispetto delle colture biologiche fortemente sviluppate lungo il corridoio.

Nel progetto preliminare erano state incluse anche una serie di opere compensative, non strettamente connesse alla realizzazione dell'infrastruttura, facendo lievitare il costo dell'investimento fino a renderlo di fatto non realizzabile sul piano finanziario a tal punto che il CIPE, in fase di approvazione della Convenzione Unica che regola i rapporti tra la Concessionaria SAT e l'Anas, prescriveva di "ridefinire" l'intervento al fine di ricondurre praticamente a zero l'indennizzo di subentro previsto al momento della fine della Concessione, ovvero condizionava la realizzazione dell'intervento a non avere alcun effetto sulla Finanza Pubblica; di qui la necessità di ridimensionare gli investimenti per consentire un pedaggiamento sostenibile.

Progetto Definitivo

Le scelte progettuali del progetto definitivo sono state fortemente orientate alla realizzazione di un'opera sostenibile sia da un punto di vista tecnico che finanziario.

Partendo da questi presupposti, per rispettare le indicazioni del CIPE, il progetto definitivo è stato integrato con un nuovo studio di impatto ambientale propedeutico, ovvero di un approfondito studio di archeologia preventiva e nuova campagna di indagini specialistiche del territorio attraversato.

Dai risultati di suddetti studi ne è derivato che anche nel tratto Sud, da Grosseto a Civitavecchia, la scelta di un tracciato meno impattante con le preesistenze e più condiviso dal territorio è senz'altro quella che prevede la sovrapposizione dell'asse autostradale al tracciato della S.S. 1 "Aurelia", unico corridoio certo già studiato e conosciuto che quindi presenta meno rischi di interferenze con ritrovamenti che potrebbero condizionare la realizzazione delle opere.

Il progetto definitivo che ne è derivato prevede, per il tratto Nord da Rosignano a Grosseto, la conservazione della scelta di tracciato, già individuato nel progetto preliminare e senza l'introduzione di sostanziali variazioni; viene così riconfermata l'ipotesi dell'ampliamento in sede della "Variante Aurelia", con una larghezza della piattaforma complessiva di ventiquattro metri, riconsiderando le opere non strettamente connesse all'intervento, a favore di riqualificazioni delle viabilità locali strettamente correlate alla nuova infrastruttura

Per il tratto Sud, invece, seguendo il ragionamento nato dalla rilettura delle prescrizioni CIPE, analogamente all'intervento previsto per il tratto Nord, il tracciato



è stato posto il più possibile in sovrapposizione all'asse della S.S. 1 "Aurelia", sempre con sezione complessiva di ventiquattro metri.

Lungo tutto il tracciato viene sempre adottata una sezione autostradale di categoria A con piattaforma complessiva larga 24 m, 2 corsie da 3,75 m per senso di marcia, più corsie di emergenza da 3 m e margine interno da 3 m.

Si è realizzato inoltre un sistema di ricucitura della viabilità locale, riqualificando tratti di viabilità esistenti e realizzando nuovi tratti di complanari al servizio dei fondi interclusi.

Con questo sistema di fatto si è realizzato anche un percorso alternativo agli utenti non autostradali, venendo meno la necessità della realizzazione della cosiddetta "Strada Parco", da cui ne è conseguito un ampio risparmio di territorio.

Dal punto di vista del rapporto con la viabilità locale, è possibile suddividere l'infrastruttura in 3 tratti omogenei:

1. Rosignano – Grosseto sud per il quale, rispetto al progetto preliminare, si è effettuata una diversa selezione delle opere connesse; sono previsti la riqualifica della SR 206, in territorio di Cecina, ed alcuni interventi di connessione con la vecchia Aurelia, che funge da viabilità alternativa, oltre che il prolungamento della SS 398 verso il porto di Piombino.
2. Grosseto sud – Ansedonia per il quale è prevista la realizzazione di nuove complanari.
3. Ansedonia – Civitavecchia per il quale è prevista la riqualifica della SP Pedemontana, in territorio di Capalbio, e della SP Litoranea in territorio laziale.

In totale sono previsti circa 90 km di nuove complanari/controstrade, circa 30 km di nuove viabilità connesse, circa 70 Km di viabilità riqualificata. È prevista anche la realizzazione di una Greenway, un percorso ciclabile integrato con il contesto socio-culturale del territorio.

Tutti i 31 svincoli attuali vengono mantenuti o opportunamente dislocati per migliorare il rapporto con i centri abitati. Per il *sistema di controllo e pedaggiamento* si adotta su tutto il tracciato un sistema aperto ma virtualmente chiuso, con l'installazione di portali "Free Flow Multilane". Tali portali, installati tra uno svincolo e l'altro, integrano le barriere di esazione poste ad una interdistanza media di circa 40/50 km. Le stesse barriere di esazione, oltre ai prudenti sistemi di controllo tradizionali poste sui due lati (piste tlp, automatiche e manuali) saranno dotate al centro di piste Free – Flow, a transito libero, senza canalizzazioni in corsie, con una riduzione complessiva della superficie dei piazzali e minore impatto sulla fluidità della circolazione. Il pedaggiamento automatico potrà nel futuro essere ulteriormente incrementato attraverso un sistema satellitare di controllo.

La riduzione dell'occupazione di suolo si è accompagnata a soluzioni che minimizzassero l'impatto sulle colture presenti, spesso di pregio, evitando il frazionamento di fondi agricoli preesistenti e la creazione di aree intercluse o

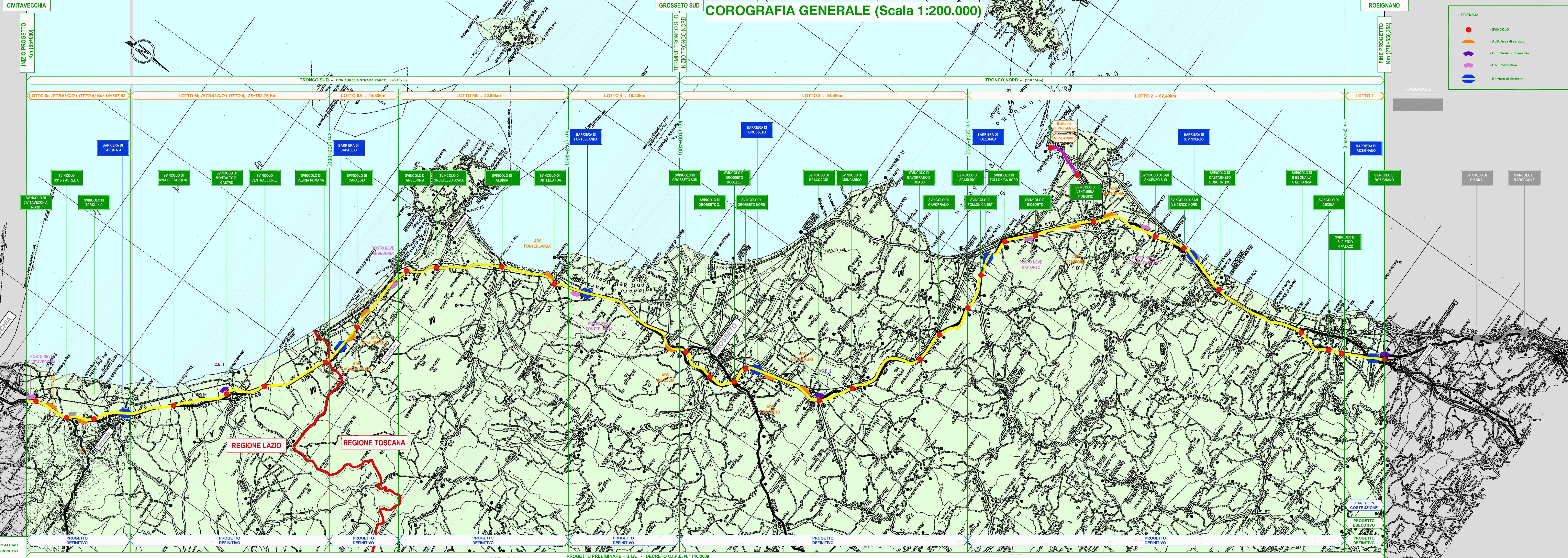


inaccessibili. L'approccio seguito, che vuole risolvere i problemi ambientali all'interno della progettazione, ha permesso di ridurre il ricorso alle "mitigazioni" e alle "compensazioni" ambientali. Al fine di garantire l'integrazione ambientale e paesaggistica, sono state comunque definite alcune strategie di intervento:

- si sono mantenute per quanto possibile le piante esistenti lungo il tracciato e gli interventi d'inserimento e integrazione vegetazionali sono stati individuati in funzione degli ambiti in cui si sviluppa il tracciato;
- Sono stati previsti interventi di abbattimento del rumore con l'utilizzo di pavimentazioni drenanti fonoassorbenti e di opportune protezioni in prossimità dei centri abitati;
- sono stati studiati passaggi per la fauna e la posa di recinzioni faunistiche per impedire l'accesso all'infrastruttura e indirizzare gli animali verso i passaggi; l'attenzione alla rete ecologica è stata posta anche per quanto riguarda l'avifauna, con accorgimenti che impediscono agli uccelli il volo radente in attraversamento;
- sono state previste misure di drenaggio del piano autostradale volte anche alla tutela dei corpi idrici: nei punti più sensibili, l'infrastruttura è stata dotata di un sistema di drenaggio chiuso che porta a un presidio idraulico, dove è previsto, prima del recapito nel reticolo idrografico, un manufatto sedimentatore disoleatore.

Il costo complessivo dell'opera è di circa 2 miliardi di Euro, al netto del ribasso d'asta comprensivi dei due lotti già avviati, di cui è in via di completamento il lotto 1 da Rosignano a S. Pietro in Palazzi, di 4 km, ed è in fase di progettazione esecutiva il lotto 6 A da Tarquinia a Civitavecchia, di 15 Km.

COROGRAFIA GENERALE (Scala 1:200.000)



- LEGENDA:
- SVINCOLO
 - ADS, Area di servizio
 - C.E. Centro di Esercizio
 - P.N. Posto Neve
 - Barriera di Esazione